



WÖHR + BAUER Parking GmbH • Seitzstraße 8 a • 80538 München

Nikolaus Graf Sandizell
Schloss-Quartier Sandizell Ost GmbH
Schloss Sandizell
86529 Schrobenhausen

München, 10.12.2021
roeck@woehrbauer.de
roe/ ain

Tiefgaragenplanung - Quartier Schloss Sandizell Stellungnahme zu Varianten der Tiefgaragen-Erschließung

Sehr geehrter Graf Sandizell,

ich komme zurück auf die Besprechung zur Ausbildung der Tiefgarage Ost und auch der Ein- und Ausfahrtsbedingungen. Die Pläne zur Tiefgarage mit der vorgesehenen Ausgestaltung müssen erst noch näher geprüft werden.

Maßgeblich für die endgültige Planung ist aber zunächst die Situierung der Ein- und Ausfahrt. Denn von dieser hängt die gesamte Geometrie der Tiefgarage ab.

Wie der Augenschein vor Ort gezeigt hat, gibt es aufgrund der durch den denkmalsgeschützten Marstall nicht gegebenen Möglichkeit, vom Westen her die zwingend für das Projekt erforderliche Tiefgarage anzufahren, theoretisch drei Möglichkeiten für eine Tiefgaragenab- bzw. auffahrt:

- ⇒ Variante 1: Im Südwesten des Schloss-Quartiers Ost, von der Schlosstraße über den Gehweg abbiegend und hinterhalb des vorhandenen Tores auf die Rampe zur Abfahrt.
- ⇒ Variante 2: Im Nordosten etwa in Höhe des „Obstgartens“ von der St. Peter-Straße abbiegend durch ein zu schaffendes Einfahrtstor in der Ökonomie-Mauer in ein Rampenbauwerk.
- ⇒ Variante 3: Im Südosten nach dem Kreuzungsbereich St.Peter-Straße / Schlosstraße von der Schlosstraße abbiegend in ein Rampenbauwerk.



Bislang ist im Entwurf des BPlans vorgesehen, die TG-Zu/Ausfahrt nach Variante 1 und zwar einspurig mit Ampelregelung zu bauen.

Nach Überprüfung der drei Varianten in unserem auf den Bau von Tief- und Hochgaragen spezialisierten Unternehmen darf ich Ihnen das Ergebnis mitteilen und die Begründung dazu. Vorab jedoch: Bei vorgesehenen über 100 Stellplätzen in der TG, zudem von Fahrrad und Lastenfahrrad-Einstellplätzen, aber auch für die Nutzbarkeit mit Kinderwägen, Rollstühlen, etc. handelt es sich um eine **Großgarage** gem. § 1 Abs.7 Nr.3 der Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen sowie über die Zahl der notwendigen Stellplätze (GaStellV vom 30. November 1993 (GVBl. S. 910) BayRS 2132-1-4-B), da eine Nutzfläche über 1000 m² vorliegen wird. Damit aber ist es **zwingend erforderlich**, dass die **Zu- und Abfahrt zwei getrennte Fahrbahnen** aufweist, § 2 Abs.4 GaStellV. Die Mindestbreite ergibt sich insoweit aus § 2 Abs.3, Satz 1 GaStellV mit je 2,75 m. Es sollte jedoch auch Platz für zwei Gehwege mit mindestens 0,80 m Breite vorgesehen werden. Insgesamt kommt man damit auf Abmessungen von $2,75 \times 2 + 0,80 \times 2 = 7,30$ m. Rechnet man die Rampenbegrenzungen beidseits mit mindestens 0,40 m hinzu, dann ergibt sich ein **Ein-/Ausfahrtbauwerk mit einer Breite von 8,10 m!**

Die **Höhe** eines solchen Bauwerks beträgt im Hinblick auf den notwendigen Sturz für ein Rolltor und die zivilrechtliche Vorgabe, dass ein PKW mit Dachaufbau schadlos ein- und ausfahren kann, **mindestens 3,50 m**. Die maximal zulässige Steigung / Neigung wiederum beträgt nach § 3 Abs.1 GaStellV 15 %.

Die Rampen müssen auch eingehaust sein, da die Abriebgeräusche insb. der ausfahrenden Fahrzeuge zu unzuträglichen Lärmbelastungen von Anwohnern führen, wenn kein Schallschutz gegeben ist. Zudem ist auch der Witterungsschutz durch eine solche Einhausung von sehr großer Bedeutung, da andernfalls Ausfahrten gerade im Winter nicht möglich sein können (Eis- und Schneebelastung).



Zusammengefasst vorab:

Es ist eine Zu-/Ausfahrt mit 2 Fahrbahnen mit einer Rampe samt Gehwegen und maximal 15 % Steigung in jedem Falle erforderlich. Dies bedingt eine Breite von 8,10 m und eine Höhe von 3,50 m.

Dies vorausgeschickt, darf ich auf die drei Varianten eingehen:

I. Ausscheidende Variante 3

Die Variante 3 scheidet schon deshalb aus, weil die **Nähe zum Einmündungsbereich St.Peter / Schlosstraße** zu einem nicht lösbaren **Gefahrenpunkt** führen würde. Und zwar sowohl für linksabbiegende Garagennutzer (durch Rechtsabbieger aus der St.Peter-Straße) als auch für rechtsabbiegende Garagennutzer (durch Fahrzeuge im Stauraum-Vorfeld der Garage, insb. bei sog. Kernzeiten zu erwarten, etwa am späteren Nachmittag, wenn die Berufsheimkehrer nahezu zeitgleich einfahren wollen).

Ein Rampenbauwerk mit Einfahrt/Ausfahrt würde zudem mindestens 2, wenn nicht 3 der Reihenhäuser, an deren Südseite die Situierung sein müsste, entfallen lassen, da der Einfahrtsradius hier zu massiven Problemen in der Anordnung führen würde. Auch würde – gerade für ausfahrende Fahrzeuge – die Uneinsichtigkeit der St.Peter-Straße zu einem Gefahrenpunkt werden. Ich denke, dass dies jeder Verkehrsplaner bestätigen wird. Die Variante 3 kann deshalb verworfen werden.

II. Verbleibend: Varianten 1 und 2

1. Gemeinsamkeiten

Beiden Varianten ist gemeinsam, dass sie von einer öffentlichen Straße aus erschlossen werden (Kreisstraße St. Peter-Straße, Ortstraße Schlosstraße) und jeweils ein vorhandener Gehweg im Zusammenhang mit der Nutzung der TG gequert werden muss.



Beide Varianten weisen straßenverkehrs – und sicherheitsrechtlich keine unlösbaren Probleme auf: In beiden Fällen müssen zur Herstellung der Einsehbarkeit für ausfahrende Fahrzeugführer Maßnahmen getroffen werden, die ein gefahrloses Benutzen des jeweiligen Gehwegbereichs ermöglichen (Aufstellraum / Sichtschaffung / Spiegel / Blinkleuchten etc.).

2. Unterschiede

- a) Die Kreisstraße St. Peter-Straße ist als Ortsverbindung Richtung Klingsmoos bzw. Winkelhausen etwas mehr befahren, die Schlosstraße im Regelfall nur durch Anlieger. Allerdings wandelt sich dieses Bild, wie die Erfahrung aus den vergangenen Jahren im Zusammenhang mit Schlossfesten, Konzerten, Dorfplatz-Veranstaltungen etc. zeigt, wenn sich die Schlosstraße zur „Fußgänger-Zone“ entwickelt. Dann ist eine Durchfahrt aufgrund der zahlreichen Besucher der Veranstaltungen auf der Schlosstraße nicht oder nur sehr beschränkt möglich, mithin auch die Zufahrt bzw. Ausfahrt in/aus der Tiefgarage von der und in die Schlosstraße. Demgegenüber werden durch eine Einfahrt im Nordosten (Variante 2) weder der Dorfplatz noch die Schlosstraße vom Zu- bzw. Abfahrtsverkehr der rund 100 Fahrzeuge bei Vollbelegung beeinträchtigt. Auch wenn es sich nur um Ausnahme-Tage und Wochenenden handelt, so zeigt doch die Erfahrung mit solchen Einschränkungen der Nutzbarkeit, dass die Parkplätze der TG dann nicht angefahren, sondern in der Nähe gesucht werden. Der allerdings durch die Veranstaltungen ohnehin sehr beanspruchte weitere Parkraum in Sandzell wird dadurch noch weiter eingeengt. Gravierender ist insoweit jedoch die Gefährdung von Fußgängern, insb. Kindern, die sich im Dorfplatz-Bereich „sicher“ fühlen, dennoch aber dem Parkverkehr ausgesetzt werden würden.



b) Unsere Tiefgaragen zeichnen sich, wie Sie wissen, auch durch die besondere Ästhetik aus. So haben wir z.B. mit dem Parkhaus samt TG „Oberanger“ in München einen großen Preis des ADAC gewonnen: Für Funktionalität und Einfügung in das städtebauliche Ensemble. Vorliegend möchte ich Sie deshalb darauf aufmerksam machen, dass der gesamte, sehr gelungene Entwurf eines „Hofgevierts“, bestehend aus dem denkmalgeschützten Marstall und den drei, das Viereck bildenden Reihenhaus-Zeilen, durch die vorgesehene Abfahrt von Südwesten her „erschlagen“ wird: Die wunderschöne Ansicht des langgestreckten Marstalls verschwindet – ausgerechnet von der Schokoladenseite (Süden) aus betrachtet – größtenteils hinter dem Rampenbauwerk mit Tor-, Rampenmauer und dazu noch der notwendigen elektrischen Ausstattung mit Warnleuchten. Dabei ist es gleichgültig, ob nun das Einfahrtstor am Ende der Rampe oder zu Beginn derselben angebracht wird: Entweder haben Sie dann ein „langes, graues Loch mit Rampenwänden“ oder gleich eine hohe und sehr breite Torsituation, die mit den nach Norden abfallenden Rampenwänden nicht nur die Ansicht auf das Geviert und den Marstall erschlägt, sondern auch noch die Anordnung von Wohnungen und Reihenhäusern in der Nähe für mehr als fraglich erscheinen lässt: Abgas- und Lärmbelastung wird es ebenso geben wie eine städtebaulich kaum tragbare Situation, wenn an der besten Seite des Grundstücks die TG-Zu/Abfahrt den Hauptanblick bietet – direkt neben dem Denkmal „Marstall“ und dem wunderschönen Torturm aus dem 18. Jahrhundert – vom Schloss ganz zu schweigen!

Ein weiteres Problem ist völlig nachvollziehbar gegeben: Da aufgrund der Länge des Marstalls und der das Schloss-Quartier Ost umgebenden Mauer im Brand- oder Rettungsfall nur eine Möglichkeit zur Erreichung aller Wohnungen und Häuser besteht, nämlich von Süden her, müsste die zweispurige TG-Zufahrt/Ausfahrt weiter nach Osten rücken, um die für



Feuerwehr – und Rettungsfahrzeuge notwendige Breite zu ermöglichen. Das aber wiederum würde zwangsläufig zur Aufgabe des vom Stadtrat - wie den damaligen Veröffentlichungen in der Zeitung zu entnehmen ist - aufgrund der Vorschläge des Stadtbauamts insgesamt für sehr gut befundenen Viereck-Charakters zur Erreichung eines „Hof-Effekts“ führen: Entfallen ein oder zwei Reihenhäuser der Südzeile, ist dieser „Vierkant-Hof“ nicht mehr umsetzbar.

Ich gebe auch dies zu bedenken! Aus Käufersicht spielt nach unserer Erfahrung gerade die Beeinträchtigung des Umfeldes durch Tiefgaragenzufahrten und insb. die hier durchaus sehr große Rampe eine große Rolle!

Im Unterschied dazu sehe ich bei der Variante 2 an der Nordost-Seite nur die Einschränkung, dass ein Teilstück der Ökonomie-Mauer durch ein sicherlich sehr ansprechend zu gestaltendes Einfahrtstor ersetzt werden muss. Dies könnte aber eine Verbesserung der Ansicht der doch sehr langgestreckten Mauer entlang der St. Peter- Straße darstellen. Aus meiner Sicht ist auch das Sichtproblem für den Ausfahrtsbereich durch eine minimale Verlegung des Gehwegs Richtung Parkbucht bzw. Planzbereich lösbar, dies muss aber durch einen Verkehrsplaner noch geprüft werden. Wir arbeiten in solchen Fällen, die gerade im städtischen Bereich alltäglich sind, auch mit Warnleuchten und Spiegeln.

Soweit durch die Situierung nach Variante 2 im Nord-Osten des Schloss-Quartiers einige Pflanzen weichen müssten, lässt sich dies sicherlich durch eine Ersatzbepflanzung im Bereich des Obstgartens mehr als wett machen.



III. Gesamtschau

Ich darf zusammenfassen: Aus Sicht eines bundes- und europaweit tätigen Tiefgaragen-Spezialisten, der sich auch städtebaulich in die Planungen von Parkhäusern und Tiefgaragen einbringen muss, gibt es nur eine sinnvolle Variante 2:

- ⇒ Weil nur diese Variante 2 die Gefährdung von Fußgängern insb. bei der Ausfahrt aus der TG bei Variante 1 bei den Dorfplatz- und Schlossfesten verhindern kann.
- ⇒ Weil nur diese Variante 2 den wunderschönen Gesamteindruck des städtebaulichen Ensembles von Marstall-Ostseite und „Hofgeviert“ nicht zerstört.
- ⇒ Weil nur diese Variante 2 die sehr breite, zwingend notwendige mindestens 8,10 m breite Zu- und Abfahrtssituation „verstecken“ lässt hinter einem denkmalsangepassten Einfahrtstor in der Ökonomiemauer und zudem an der NORDseite des Areals liegt, nicht aber die Südseite völlig entwertet und damit die Akzeptanz für die gesamte Bebauung des Schloss-Quartiers Sandizell Ost mehr als in Frage stellen würde: Kein vernünftiger Mensch wird ein Reihenhaus im Süden des Quartiers kaufen, wenn unmittelbar davor ein großes Rampenbauwerk befindlich ist. Dies gilt auch für die vorderen Wohnungen des Marstalls.

Ich wünsche Ihnen eine glückliche Hand zur Entscheidung für die beste und damit sinnvollste Variante 2. Nachstehend darf ich Ihnen noch einige Beispielsbilder von TG-Einfahrtsbauwerken anfügen und ein Foto der so schönen Marstall-Ost-Fassade. Diese würde bei Variante 1 mehr oder weniger „verschwinden“!!



Mit freundlichen Grüßen
WÖHR + BAUER PARKING GmbH

Wolfgang Roeck
Geschäftsführer / Managing Partner

WÖHR + BAUER
Parking GmbH

Seitzstraße 8 a
80539 München
Telefon: +49 89 922090-0
Telefax: +49 89 922090-50

E-Mail: muenchen@woehrbauer.de
Internet: www.woehrbauer.de

BANKVERBINDUNG

Stadtparkasse München
IBAN:DE95 7015 0000 1001 2943 45
SWIFT-BIC: SSKMDEMM

SITZ DER GESELLSCHAFT

80538 München
Amtsgericht München
HRB 216429
Steuer-Nr.: 143/193/11069
USt-IdNr.: DE271505144

GESCHÄFTSFÜHRER

Johannes Hager



